بحث بعنوان

دور مديرية الشرقية في حفر ترعة الإسماعلية



إعداد

حسن محمد حسون

عضو الجمعية المصرية للدراسات التاريخية

عضو إتحاد كتاب مصر

Contents

بحث بعنوان
دور مديرية الشرقية
فى حفر ترعة الإسماعلية

إعداد
حسن محمد حسون
عضو الجمعية المصرية للدراسات التاريخية
عضو إتحاد كتاب مصر

تنويه

هذا البحث تم تقديمه فى المؤتمر العلمى السنوى عام ٢٠١٨ م للجمعية المصرية للدراسات التاريخية وكان عنوانه (المياة والمجتمات عبر العصور) وكان الراعى لهذا المؤتمر السيد المهندس عاطف عبد الحميد محافظ القاهرة.



إهداء

إلى السواعد السّمراء التي شقّت قلب الأرض لتجري المياة....

إلى أجدادنا البواسل من أبناء محافظة الشرقية، الذين كُتبت عليهم المشقة، فصبروا ورابطوا على ضفاف ترعة الإسماعيلية .إلى الأرواح الطاهرة التي صعدت إلى بارئها أثناء الحفر.

وإلى الأجساد المنهكة التي أقعدها المرض في سبيل هذا الشريان

.إن هذا البحث ليس إلا تحية إجلال لذكراكم الطيّبة،

واعترافاً بدينٍ طوّق أعناقنا أبد الدهر.

المؤلف

حسن محمد حسون



مقدمة

الحمد لله الذي جعل من الماء كل شيء حي، أَي :أن كل ما في الكون مما يتصف بالنمو لا يستغنى عن الماءِ، وإلا لحقه الفناءُ والدمار، ولذلك كان جديرًا أَن يَمُنَّ به سبحانه على خلقه، لأنه من أَفضل النعم على الخلق وأَولاها بالتقدير والاعتبار.ونحمده سبحانه حمد الشاكرين ونصلي ونسلم على رسوله الكريم الذي أمرنا بعدم الإسراف في الماء ولو كنا على نهرٍ جارٍ

ويهدف هذا البحث إلى الوقوف على دور مديرية الشرقية في حفر ترعة الماء العذب المعروفة بالترعة الحلوة الأسماعيلية سنة1860 م استعدادا لحفر قناة السويس1859 م:1869/م.)

وينتظم البحث في عدة مباحث هى:

١- المحاولات التاريخية السابقة لهذا الحفر .
٢- ـأهمية ترعة الماء العذب في إتمام مشروع قناة السويس، ودورها في النقل والمواصلات، وتوفير مياه الشرب للعمال.
٣- دور أبناء مديرية الشرقية في عملية الحفر.
   - السخرة في عملية الحفر
   - دور مدن المديرية وقراها في عملية الحفر.
٤- الخاتمة وبها أهم النتائج.
٥- الملاحق خرائط ووثائق.
٦- قائمة المصادر والمراجع.

لما كانت مديرية الشرقية أقرب المديريات إلى منطقة حفر قناة السويس وترعة الماء العذب المعروفة بترعة الإسماعيلية فكانت بحكم موضعها صاحبة أهم دور في هذا المشروع العملاق الضخم، فأجبر الكثير من أبناء مديرية الشرقية وغيرها من المديريات على العمل بالحفر بالليل والنهار وعلى أضواء المشاعل في درجات الحرارة العالية وبرودة الشتاء وقسوته وفق نظام السخرة(١)،وتعرض الكثير منهم للأمراض والهلاك نتيجة لذلك.

أولا :الطرق والقنوات الملاحية القديمة

قناة الفراعنة سيزوستريس أو ترعة الفراعنة (سنة1887 ق.م)، ففي عهد فرعون مصر سنوسرت الثالث كانت السفن القادمة من البحر الأحمر تسير في الفرع البلوزي وهو أول فروع النيل السبعة من جهة الشرق وكان يمتد حتى بوبسط تل بسطة (في الزقازيق حاليا ثم يتجه شرقا إلى تيخا) أبو صوير (ومنها إلى ميناء كليسما) السويس (على البحر الأحمر ومازالت آثار هذه القناة حتى اليوم محاذاة لمجرى قناة السويس وقد حفرت قناة المياه العذبة في مجرى القناة القديمة نفسها(٢).

وفي عام 610 ق.م في عهد نخاو الثاني امتلأت القناة بالأتربة مما أدى إلى عزل البحر الأحمر عن البحيرات المرة، وقد قام نخاو الثاني بإعادة حفر القناة ونجح في وصل النيل بالبحيرات المرة (٣).

قناة الفرس

قام دارا الأول ملك الفرس بإعادة الملاحة في القناة مارا بوادي الطميلات وأدخال التحسينات عيها ثم ربط النيل بالبحيرات المرة (٤).

[١] ـ السخرة: مَا سخرته من دَابَّة أَو رجل بِلَا أجر وَلَا ثمن يُقَال هم سخرة وَمن يسخر مِنْهُ النَّاس، والسخرة: من يسخر من النَّاس. المعجم الوسيط: ،،،جـ١، صـ٤٢١، مجمع اللغة العربية بالقاهرة، إبراهيم مصطفي / أحمد الزيات / حامد عبد القادر / محمد النجار: الناشر: دار الدعوة.

[٢] ـرأفت غنيمي الشيخ: الإسماعيلية بوابة مصر الشرقية، صـ٥٠، الفجر للطباعة والنشر، ط١ ١٩٩٠م، محمد نبيل:قناة السويس تاريخ مستقبل وطن، صـ٧، دار النيل للطباعة والنشر، القاهرة ٢٠١٧م.

[٣] ـمحمد نبيل: قناة السويس، صـ٨.

[٤] ـرأفت غنيمي الشيخ: الإسماعيلية، صـ٥٠، محمد نبيل: قناة السويس، صـ٨.

قناة الرومان

رأى الرومان إعادة استخدام قناة للملاحة لضرورات التجارة لذلك قام الأمبراطور الروماني تراجان عام 98 ميلادية بحفر وصلة جديدة عرفت بقناة تراجان، وكانت تبدأ من بابليون عند فم الخليج حتى العباسة لتتصل بالفرع القديم الذي يصل بوبسط بالبحيرات المرة، واستمرت هذه القناة تعمل إلى أن اندثرت مع اضمحلال الأمبراطورية الرومانية(١).

قناة أمير المؤمنين

وأمّا في عهد المسلمين :لمّا فتح العرب المسلمون مصر، ووُلّي عليها عمرو **بن العاص641 م خطر له أن يحفر قناة تصل مباشرة بين البحرين المتوسط والأحمر، وتشقّ السهل المنبسط القليل الارتفاع، الممتد جنوبي" فرما"، وهي مدينة كانت قائمة على مقربة من موقع بور سعيد الحالي .ولكن الخليفة عمر بن الخطّاب عارض هذا المشروع، إذ جاء من يُنبّهه إلى أنّ شق البرزخ يُعرّض مصر كلها لطغيان مياه البحر الأحمر، فأمر الخليفة بالاكتفاء بإعادة قناة الرومان القديمة ، لكي يتسنّى للسفن السفر إلى الحجاز واليمن والهند، وبذلك أعاد العرب قناة الرومان إلى الملاحة من الفسطاط إلى القلزم، في أقل من ستة أشهر، وكان هذا الخليج يمر بمدينة بلبيس([٢]) وأوصله بخليج نيخوس القديم الذي كمله دارا ملك الفرس واجتمع من الخليجين خليج واحد كان ينتهي إلى مستنقع المالح([٣]).**

ومما تقدم يُعلم أن خليج تارجان وأدريان هما بجملتهما خليج واحد وهو خليج القاهرة الممتد في الصحراء في آخر أرض الزراعة، وكان أوله بقرب باب اللون المعروف بقصر الشمع وينتهي إلى البرك المرة في الصحراء وبطليموس مده إلى السويس([٤]).

---

[١] -محمد نبيل: قناة السويس، صـ٨.

[٢] - علي باشا مبارك: الخطط التوفيقية، جـ١٨، صـ١١٩، حسن إبراهيم حسن: تاريخ عمرو بن العاص، صـ١٤٣، القاهرة، ١٩٢٤م، مطبعة القدس، محمد نبيل: قناة السويس، صـ٩.

[٣] -علي باشا مبارك: الخطط التوفيقية، جـ١٨، صـ١١٩، عبد الرحمن الرافعي: عصر إسماعيل، جـ١، صـ٥٧،٥٨، رأفت غنيمي الشيخ: الإسماعيلية بوابة مصر الشرقية، صـ٥٠.

[٤] -علي باشا مبارك: الخطط التوفيقية، جـ١٨، صـ١١٩،١٢٠.

وقد سميت هذه القناة بقناة أمير المؤمنين، واستُخدمت زهاء150 سنة، لتنشيط التبادل التجاري بين البلاد العربية وأنحاء المعمورة كافة، وخاصة لنقل الحجاج إلى بيت الله الحرام، على أن الخليفة العبّاسي أبا جعفر المنصور([1]) أمر بردمها في نهاية القرن الثامن، حين خرج عليه محمد بن عبد الله ابن حسن بن الحسن بن عليّ بن أبي طالب، رضي الله عنه، بالمدينة ليقطع عنه الميرة فسَدّ إلى الآن، وأثر هذا الخليج إلى الآن باق عند الخشبي([2]).

وكان هذا الخليج يربط النيل بالبحر الأحمر وهو بظاهر القاهرة من جانبها الغربي فيما بينها وبين المقس، وتسميه العامة الخليج الحاكمي، وخليج اللؤلؤة، وكان قبل أن ينشئ جوهر الصقلي مدينة القاهرة يسمى خليج مصر، وكانت السفن النيلية تقطع المسافة ما بين الفسطاط والقلزم في خمسة أيام، ثم تفرغ حمولتها في القلزم وتعود إلى الفسطاط بما وصل القلزم من الحجاز وغيره، وكانت القلزم هي نهاية الخليج حيث يصب في بحر القلزم)

ثانيا :أهمية ترعة الماء العذب في إتمام مشروع قناة السويس

لقد ترتب على حفر ترعة الماء العذب تعمير كثير من الأماكن شرق الترعة وتزايد الكثافة السكانية وإنشاء تجمعات سكنية، واستزراع الأراضي الصحراوية، فلقد جلبت ترعة الماء العذب الحياة والحركة إلى مناطق صحراوية جرداء لا زرع فيها ولا ماء، ولقد كان من النتائج المترتبة على حفر ترعة الماء العذب أن أصبحت هذه الترعة شريانا مائيا يربط القاهرة والزقازيق بالإسماعيلية ومن ثم يمر بها سفراء الدول والقناصل وأمراء أوربا وغيرهم من الشخصيات البارزة الذين يذهبون لمتابعة أعمال الحفر في قناة السويس([3]).

وتأتي أهمية ترعة الماء العذب بالنسبة لمشروع قناة السويس حيث كانت المصدر الأساسي للاكتفاء الذاتي للعمال من ناحية احتياجاتهم للمأكل والمشرب، واستقرار العامل النفسي للعمال حيث كان العمال في بادئ الأمر

---

١ - عبد الله بن محمد بن علي بن العباس، أبو جعفر، المنصور: (٩٥ - ١٥٨ هـ = ٧١٤ - ٧٧٥ م):
ثاني خلفاء بني العباس، وأول من عني بالعلوم ملوك العرب. كان عارفا بالفقه والأدب، مقدما في الفلسفة والفلك، محبا للعلماء. ولد في الحميمة من أرض الشراة قرب معان، وولي الخلافة بعد وفاة أخيه السفاح سنة ١٣٦ هـ وهو باني مدينة بغداد أمر بتخطيطها سنة ١٤٥ وجعلها دار ملكه توفي ببئر ميمون من أرض مكة محرما بالحج.ودفن في الحجون بمكة ومدة خلافته ٢٢ عاما (الزركلي: الأعلام، جـ٤، صـ١١٨،١١٧).

[2] - بينه وبين الفسطاط ثلاث مراحل، فيه خان، وهو أول الجفار من ناحية مصر وآخرها من ناحية الشام، (ياقوت الحموي: معجم البلدان، جـ٢، صـ٣٧٣، ابن شمائل البغدادي: مراصد الإطلاع، جـ١، صـ٤٦٨).

[3] -عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٤٦.

يعتمدون على الآبار التي لا تسد رمقهم، واستخدمت الشركة لهذا الغرض عددا كبيرا من البراميل، واستأجرت عددا ضخما من الجمال قُدِر ما بين 1500 إلى 1600جملا ([1])، ويكفي أن نذكر أن قافلة الجمال كانت تأخذ أربعة أيام في ذهابها من القنطرة إلى مورد الماء وفي عودتها منه، وإذا تأخر وصول القافلة وهو أمر كان يحدث غالبا كان الموت يحصد العمال حصدا([2])، وكانت الجمال تسير في قوافل قوام كل قافلة عدد يتراوح بين عشرة جمال وعشرين جملا ومعها العدد اللازم من الجمالين ورئيسهم الذي يكون في مقدمة القوافل ([3]) وكان معظم العمال يلوذون بالفرار من ساحات الحفر حين يستشعرون الخطر الداهم بسبب نفاد كميات الماء وتأخر وصول مقادير أخرى فيلتمسون النجاة بالهرب قبل أن يدركهم الموت.

وكذلك أستخدمت الترعة الإسماعيلية في نقل البضائع من مأكل ومشرب واحتياجات الشركة من عمالة وقطع غيار وآلات وغيرها،وقد تقدم أحد كبار أصحاب القوارب في الزقازيق إلى الشركة في سنة1862 م يعرض عليها أن يتولى بمفرده كافة عمليات النقل في ترعة الماء العذب من الزقازيق إلى نهاية الترعة عند بحيرة التمساح على أن يخصص لهذا الغرض مائة سفينة متوسطة حمولة كل منها عشرة أطنان وقبلت الشركة هذا العرض، وكان من آثار هذا الاتفاق أن استقرت أمور النقل إلى حد كبير في ترعة الماء العذب وزادت مقادير الأطعمة التي ترسل للعمال([4])، وكذلك علف الحيوانات ومهمات الحفر حتى بلغ ما أرسل من تلك الحاجات على هذه الترعة 1200 طن شهريا.

ويجب أن لا يغيب عن الذهن

وجود الماء العذب أدى إلى تحسن الحالة العامة في جهات البرزخ وسهل على القسم الطبي مكافحة الأمراض ومواطن القزازة بإقامة المغاسل والحمامات.

[1] -عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٢٣٢.
[2] - عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٢٣٢.
٣ - عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٢٣٢.

٤ - الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤١.

الشروع في حفر ترعة الماء العذب من القصاصين إلى نفيشة

هذه الترعة تبدأ من النيل بجوار قصر النيل) الآن بجوار شبرا (وتصل إلى قناة السويس عند الإسماعيلية، ثم تتفرع إلى فرعين أحدهما يسير إلى السويس والآخر إلى بور سعيد، وطول هذه الترعة 129 كيلو متر من فمها إلى نفيشة، و 89كيلو متر من نفيشة إلى السويس، وقد احتفرت شركة قناة السويس جزءا منها وأكمل إسماعيل حفرها، وهذه الترعة تروي مديريتي القليوبية والشرقية وجهات قناة السويس([١]).

ولما حفرت ترعة الإسماعيلية" الحلوة، "كما يطلق عليها أهالي الشرقية ,وهى تتبع المجرى القديم لخليج أمير المؤمنين، الغرض من إنشائها عام1860 ميلادية، كانت تهدف إلى ربط البلاد المصرية بالقناة الملاحية على أن تبدأ من النيل وتخترق وادي طميلات وذلك للاستفادة منها في ري الأراضي والملاحة الداخلية وتوفير مياه الشرب اللازمة للعمال الذين سيقومون بالأعمال المختلفة التي تتطلبها القناة الملاحية ومنشآتها على أن تتفرع ترعة الماء العذب عند بحيرة التمساح إلى فرعين يتجه أحدهما إلى السويس والأخر إلى بور سعيد([٢]) ومن أغراضها أيضا أنها تمد البلاد الواقعة على قناة السويس بالمياه العذبة ,ثم استعملت بعد ذلك لري المنطقة المحصورة بين ترعة الشرقاوية والصحراء ,التي تبلغ مساحتها الآن180ألف فدان([٣])، وقد أنشئت لها قنطرة فم جديدة عند شبرا، وتسير ترعة الإسماعيلية في الحد الفاصل بين الوادي والصحراء ,إلى أن تصل بلدة العباسة بحري بلبيس، وهناك تخترق وادي الطميلات([٤])، وتسير شرقا صوب الإسماعيلية حيث تصب قي بحيرة التمساح ,ولكن قبل بلوغها المدينة يخرج منها فرعان وقد بلغ عدد ملاك السفن

---

[١] -عبد الرحمن الرافعي: عصر إسماعيل، جـ٢، صـ٩، الهيئة العامة للكتاب.

[٢] -عبد الرحمن الرافعي: عصر إسماعيل، جـ١، صـ٦٣، الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٦،٢٧.

[٣] - سعاد ماهر: محافظات الجمهورية العربية المتحدة وآثارها الباقية في العصر الإسلامي، صـ١٨٨، طبعة المجلس الأعلى للشئون الإسلامية، القاهرة١٣٨٦هـ/١٩٦٦م.

[٤] -الطميلات: من قبائل العرب في مصر، تنتسب إلى عرب الحجاز. وتقيم في الجهات الواقعة شرقي مديرية الشرقية، ولذلك سمي الوادي الممتد فيه ترعة الإسماعيلية إلى بحيرة التمساح باسم وادي الطميلات، (عمر كحالة: معجم قبائل العرب، جـ٢، صـ٦٨٤، مؤسسة الرسالة، بيروت، الطبعة السابعة، ١٤١٤هـ/١٩٩٤م..

في بلبيس حسب إحصائية سنة1939 ميلادية 11 من جملة ملاك السفن في الشرقية، البالغ عددها 18 (١).

وقد قسم مجلس الأشغال الأعلى أعمال تنفيذ المشروع كله إلى خمس مراحل قدر الانتهاء منها جميعا خلال ست سنوات وشملت المرحلة الأولى حفر ترعة الماء العذب من القاهرة إلى مدينة التمساح([٢]).

ويبلغ طول هذه الترعة من القاهرة إلى مدينة الإسماعيلية 151 كيلو متر، وطول الفرع الجنوبي من الإسماعيلية إلى السويس 87 كيلو متر، وطول ترعة العباسة التي تغذي مدينة بور سعيد بالمياه الحلوة تبلغ 90 كيلو متر، وتشق ترعة الإسماعيلية طريقها على الحد الفاصل بين الوادي والصحراء فتمر بمدينة بلبيس ثم إلى بلدة العباسة ثم تخترق وادي الطميلات إلى مدينة الإسماعيلية حيث تصب في بحيرة التمساح([٣])، وكانت هذه البلاد قد حرمت من مياه النيل كالسويس منذ ردم خليج أمير المؤمنين في عهد أبي جعفر المنصور([٤]).

وكان من المقرر إتمام حفرها قبل أن تشرع الشركة في حفر قناة السويس البحرية، بل قبل تأسيس الشركة نفسها إذ جاء في المادة الأولى من

---

[١] **- علي رفاعة الأنصاري: الشرقية وسيناء، صـ٢٦,٢٧.**

[٢] **-عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٢٤٣.**

[٣] **- علي باشا مبارك: الخطط التوفيقية، جـ١٨، صـ١١٨، سعاد ماهر: محافظات الجمهورية العربية المتحدة، صـ١٨٨.**

[٤] - خليج أمير المؤمنين بمصر، قال القضاعي: أمر عمر بن الخطاب، رضي الله عنه، عمرو بن العاص عام الرّمادة بحفر الخليج الذي في حاشية الفسطاط فساقه من النيل إلى بحر القلزم فلم يأت عليه الحول حتى سارت فيه السفن وحمل فيه ما أراد من الطعام إلى مكة والمدينة فنفع الله بذلك أهل الحرمين فسمي خليج أمير المؤمنين، وذكر الكندي أنه حفر في سنة ٢٣ وفرغ منه في ستة أشهر وجرت فيه السفن ووصلت إلى الحجاز في الشهر السابع، قال: ولم يزل تحمل فيه الولاة إلى أن حمل فيه عمر بن عبد العزيز، رضي الله عنه، ثم أضاعته الولاة بعد ذلك وسفت عليه الرمال فانقطع وصار منتهاه إلى ذنب التمساح من ناحية بطحاء القلزم، وقال ابن قديد: أمر أبو جعفر المنصور بسدّ الخليج حين خرج عليه محمد بن عبد الله ابن حسن بن الحسن بن عليّ بن أبي طالب، رضي الله عنه، بالمدينة ليقطع عنه الميرة فسدّ إلى الآن، (ياقوت الحموي: معجم البلدان، جـ٢، صـ٣٨٦، دار صادر، بيروت ١٩٩٥م، ابن شمائل البغدادي: مراصد الإطلاع، جـ١، صـ٤٧٩، دار الجيل، بيروت ١٤١٢هـ، المقريزي: المواعظ والاعتبار، جـ١، صـ٢٠٨، تحقيق محمد زينهم، مديحة الشرقاوي، مكتبة مدبولي، القاهرة ١٩٩٨م، علي باشا مبارك: الخطط التوفيقية، جـ١٨، صـ١٢٣، الطبعة الأولى، بولاق ١٣٠٦هـ).

فرمان1856 م أن على ديليسبس أن يحفر ترعة للماء العذب تستخدم في أغراض الري والملاحة النهرية على أن تخرج من النيل وتصل إلى بحيرة التمساح في قلب البرزخ، حيث يخرج منها فرعان أحدهما يتجه شمالا إلى بور سعيد والآخر يتجه جنوبا إلى السويس، ولما شرعت اللجنة العلمية الدولية في دراسة تقرير كبير مهندسي الحكومة المصرية والذي يقترح الاستفادة من ترعة الزقازيق التي كانت تخرج من هذه المدينة إلى رأس الوادي فتكون الزقازيق بدلا من القاهرة مبدأ ترعة الماء العذب التي تعتزم الشركة حفرها، وكان الأخذ بهذا الرأي يؤدي إلى توفير كبير في تنفيذ المشروع ولكن انتهى إلى عدم إقراره([1]).

وفي 18 مارس سنة1863 م أخذت الحكومة المصرية على عاتقها إنشاء ترعة الماء العذب من مدينة القاهرة حتى قرية القصاصين مرورا ببلبيس والعباسة والتل الكبير لتتصل بالترعة التي حفرتها الشركة، وقد أطلق على الترعة بعد إكتمال الحفر في سنة1864 م اسم ترعة الإسماعيلية، وأصبحت ترعة الإسماعيلية على هذا الأساس تخرج من النيل وتنتهي بالقرب من مدينة الإسماعيلية ثم تتفرع إلى فرعين([2]).

وقد اتبعت الشركة نظام الاختزال في أول الأمر فيما يخص قناة السويس فانتهجت هذه السياسة في حفر ترعة الماء العذب، ولقد نص عقد الامتياز الثاني على أن يكون مأخذ الترعة من النيل بالقرب من القاهرة فعمدت الشركة إلى أجراء سريع كحل مؤقت أطلقت عليه الحل المؤقت، وكان يقوم على الاستفادة من ترعتين قائمتين هما ترعة الزقازيق والتي تبدأ من الزقازيق إلى العباسة في مديرية الشرقية ثم ترعة الوادي والتي تبدأ من العباسة إلى القصاصين وعندما تبدأ الشركة في تكملة هذا الفرع إلى نفيشة بالقرب من بحيرة التمساح، وكانت مدينة الزقازيق على اتصال مائي بالقاهرة عن طريق بحر مويس وفرع دمياط، كما كانت الزقازيق على اتصال بالخط الحديدي بالإسكندرية والقاهرة وغيرها من مدن شرق الدلتا إذ كان ينتهي عندها في عهد سعيد باشا الخط الحديدي المتفرع من بنها ([3]).

لقد بدأت أعمال الحفر صباح يوم 19 إبريل من سنة1861 م وفرغت من حفرها في ظهر يوم 23 يناير سنة1862 م، وكان من أسباب قلة المياه وفاة

[1] - رأفت غنيمي الشيخ: الإسماعيلية، صـ٢٣٩.
[2] - رأفت غنيمي الشيخ: الإسماعيلية، صـ٢٩٥.
[3] - انظر عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١١٠،٧٢.

الفلاحين حيث إن الفلاحين المصريين كانوا يموتون كالذباب قبل أن يحصلوا على شربة ماء، وكانوا يدفعون أجرهم اليومي في شربة ماء واحدة، وقد تعدد هروب الفلاحين حتى لا يدركهم الموت من قلة الماء، حيث كان الماء يجلب من أماكن بعيدة على ظهور الجمال، ولم تكن مياه القوافل أو التي يأتي بها السقاءون من الآبار الفاسدة نقية، ولهذا كان أكثر الأمراض انتشارا بين العمال المصريين الذين ساهموا في حفر ترعة الماء العذب من القصاصين إلى التمساح الرمد ثم الدوسنتاريا ثم ألتهاب الكبد والرمد([1]).

وفي فبراير سنة1861 م وضع ديليسبس صورة إعلان باللغة الفرنسية ثم طلب ترجمته إلى اللغة العربية فتم طبعه في إحدى المطابع بمدينة الزقازيق، وفي هذا الإعلان دعا ديليسبس المصريين للذهاب إلى البرزخ وحبب إليهم العمل هناك وزينه في قلوبهم، فذكر أن الشركة قد أقامت قرى خصيصا لسكنى العمال وأنها شيدت في كل منها مسجدا، كما ذكر أن ماء الشرب قد توافر من أجلهم، وحدد لهم الأجور على أساس إنتاجهم ووعدهم بأجر يتراوح بين ستة قروش وثمانية في اليوم، وأما عن الباعة الذين يفدون إلى ساحات الحفر من أقرب المدن إلينا وهي بلبيس والزقازيق والمنصورة ودمياط([2]).

وقد طبع هذا الإعلان ثلاثة آلاف نسخة وقام مندوبو الشركة بتوزيعها في مدن الشرقية وقراها أولا حتى إنهم ألصقوا نسخا منه على أبواب المساجد وفي محطة الزقازيق وفي الشوارع والأسواق وأقسام البوليس، كما طاف مندوبو الشركة بمنازل العمد والمشايخ يشرحون للفلاحين ما تضمنه ذلك الإعلان، ومن الشرقية انتشرت هذه الوسيلة من وسائل الدعاية حتى وصلت إلى مديرية أسوان والنوبة([3]).

لقد حرص ديليسبس على أن يشاهد سعيد باشا خلال رحلته إلى أماكن الحفر نشاط الشركة في الناحيتين الرئيسيتين التي كانت تركز جهودها فيهما في ذلك الوقت وهما أولا ترعة الماء العذب وقد أبحر فيها سعيد باشا وهو في طريقه إلى البرزخ حتى قرية مخفر في مديرية الشرقية، وقد رغب سعيد باشا

[1] - علي باشا مبارك: الخطط التوفيقية، جـ١٨، صـ١٣١، نتالي مونتل: حفر قناة السويس، صـ٤٩، الحسيني منسي: الشرقية وسينا صـ٢٤٠، عبد العزيز الشناوي: السخرة ف حفر قناة السويس، صـ٦٤،٢٣٢، محمد الشافعي: قناة السويس ملحمة شعب تاريخ أمة، صـ٥٥، الهيئة العامة لقصور الثقافة، ط١، ٢٠٠٦م.

[2] -الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٥، نتالي مونتل: حفر قناة السويس، صـ٣٩.

[3] -انظر الملاحق والوثيقة المنشورة في كتاب نتالي مونتل: حفر قناة السويس، صـ٣٩، الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٥.

من هذه الزيارة أن ينشط العمل في حفر هذه الترعة حتى تصل إلى بحيرة التمساح ومن ثم تمتد في اتجاه الجنوب لتبلغ مدينة السويس في وقت وجيز دون أن يؤثر ذلك على نشاط الشركة في النواحي الأخرى([1]).

ولقد أعتمد العمال في بادئ الأمر على حفر الآبار الذي أقاموها بأيديهم، فكانوا يزرعون الفجل والكرات لعدم توفر الطعام إلا الخبز الجاف، وكان المقاول يحتجز منها ثمن الخبز وثمن الماء([2]).

ثالثا :دور أبناء مديرية الشرقية بحفر ترعة الماء العذب

يقول فوزان بك مدير عام أشغال الحفر ما نصه :وأخذ مديرو المديريات الشرقية والقليوبية والدقهلية طبقا لتعليمات سعيد يجمعون العمال كل شهر ويرسلونهم كلما بعث إليهم المقاول يطلب منهم جمع العمال...، وبذلك استطاعت الشركة أن تحرز أول نجاح عملي بعد وقت وجيز، ففرغت من حفر ترعة الماء العذب في 23 يناير سنة1862 م ووصلت مياه النيل إلى البرزخ([3]).

ولقد بذل العمال كل جهد في سبيل إنجاز حفر هذه الترعة حتى إنهم كانوا يشتغلون في الليل على ضوء المشاعل التي كانت تضئ مساحات واسعة تمتد مسافة أربعة كيلو متر، وكان إسماعيل بك حمدي([4]) مندوب سعيد باشا في البرزخ يطوف في ساحات الحفر ليلا ونهارا ومعه بعض القواصة (رجال الشرطة)، وأخيرا كللت الجهود بالنجاح، واستطاعت الشركة أن تحتفل في 23 يناير سنة1862 م ببلوغ ماء النيل إلى البرزخ، فنشرت الصحف في أوربا البرقيات الخاصة بذلك التي تلقتها من مصر عن هذا الحدث الهام.

وكان ديليسبس قد استعد للاحتفال بهذا النجاح الذي أحرزه، فدعا مفتي الديار المصرية والعلماء ومطران الكاثوليك وأعضاء السلك القنصلي، وفي مقدمتهم قناصل فرنسا وإيطاليا والنمسا وهولندا وكثيرا من علية القوم في القاهرة والإسكندرية، وأعد الباشا قطارا خاصا لنقل المدعوين من القاهرة إلى الزقازيق حيث كان في انتظارهم القوارب فاستتقلوها إلى منطقة بحيرة

---

[1] ـ علي باشا مبارك: الخطط التوفيقية، جـ١٨، صـ١٣١، عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٢٨، رأفت غنيمي الشيخ: الإسماعيلية بوابة مصر الشرقية، صـ٢٦٣،٢٦٢.

[2] ـ محمد أبو النصر: قناة السويس حقائق وأسرار، صـ٤٨.

[3] ـالحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٧.

[4] ـ عين أول محافظ لمحافظة القنال في عصر إسماعيل باشا، (الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٩، حاشية رقم١.

التمساح، وأناب سعيد عنه في حضور الاحتفال إسماعيل بك حمدي المشرف على شئون العمال المصريين في أراضي البرزخ([1]).

أما عدد العمال الشرقاويين الذين عملوا في ترعة الماء العذب من القصاصين إلى نفيشة على مقربة من بحيرة التمساح من 19 إبريل سنة 1861م إلى 23 يناير سنة1862 م .

م	الشهر	عدد العمال
1-	إبريل1861 م	807
2-	مايو	922
3-	يونيو	829
4-	يوليو	695
5-	أغسطس	1927
6-	سبتمبر	3310
7-	أكتوبر	176
8-	نوفمبر	2357
9-	ديسمبر	3614
10-	يناير1862 م	3833
المجموع		15491

ولما بدأت الشركة في عملية الحفر في إبريل سنة1859 م كان العمال المصريين يعملون برغبتهم وكانت الشركة تطلق عليهم العمال الوطنيون الأحرار([2])، ولما أراد ديلسيبس جلب أكبر عدد من العمال أختار من يتكلم اللغة العربية وهو يوسف فرنوني فعهد إليه أن يطوف في قرى الشرقية والدقهلية بصحبة مندوب من قبل المقاول) هاردن (ومعهما عاملان من العمال المصريين البارزين للمساعدة في استمالة أكبر عدد من الفلاحين لترك قراهم والعمل في الحفر([3])، ولما شُرع في الحفر في 25 إبريل سنة1859 م، وكل ما قامت به الشركة أنها عقدت قبل بدء عمليات الحفر بشهر واحد اتفاق في 21 مارس 1859م مع شركة كومب في مدينة ليون لتوريد كراكتين قوة كل منها عشرون حصانا ولم تكن هناك كراكة واحدة ولم تصل هذه الكراكات إلى مصر إلا في سنة1860 ، وهذا يدل على أن النية كانت مبيته لتسخير الشعب المصري في

[1] -الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٧.

[2] - عبد العزيز محمد الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٦٤.

[3] - عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٦٧، عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٣٤.

حفر القناة([1])، وقد بلغ عدد المصريين الذين أكرهوا على العمل خلال عام 1862م وهي السنة التي شهدت أكبر حشد آدمي في تاريخ الشركة ربع مليون مصري، وهو عدد رهيب بالنسبة لتعداد مصر الذي بلغ في تلك السنة 4 ،000338 نسمة.

ويبدو الظاهر للعيان أن تذمر العمال يرجع لسوء معاملة العمال المصريين من الشركة الفرنسية بقيادة ديليسبس([2])المتعهدة بحفر قناة السويس ,مما استكتبت الشركة رؤساء العمال ,ومشايخ قرى مديريتي الشرقية والدقهلية إقرارات ,يشيدون فيها بحسن المعاملة، التي يلقاها العمال المصريون من الشركة ,وأنهم جاءوا للعمل بمحض إرادتهم لكسب قوتهم، وأن مقادير الماء متوافرة لديهم وتزيد عن حاجتهم، كما يقدم إليهم كل ما يحتاجونه من أطعمة ومواد غذائية، وأن الأجور تدفع إليهم بانتظام وما ينعمون به من وفرة المأكولات، وانتظام دفع الأجور إليهم رأسا ,ثم يقرر الرؤساء في هذه العريضة أن العمل يتم على أساس الاختيار والرغبة وليس عن أساس الإجبار والرهبة، وهم يتمتعون جميعا بصحة جيدة ,ونحن لهذا قد وقعنا([3]).

ولقد بلغ عدد العمال الشرقاويين الذين عملوا في ترعة الماء العذب من القصاصين إلى نفيشة ,على مقربة من بحيرة التمساح من19 إبريل سنة1861إلى23 يناير سنة 1862 ميلادية15491 عاملا ,وفق نظام السخرة بجانب عملهم بالقناة([4])، وقد بلغ طولها34835 مترا ,ولقد حُشد لها الفلاحين من مديريتي الشرقية والدقهلية وفق نظام السخرة ,حتى بلغ عددهم في غضون تسعة أشهر ,وهي المدة التي استغرق حفرها55893 عاملا كانوا يعملون حسب نظام المقطوعية ,ولقد بذل العمال كل جهد في سبيل إنجاز حفر هذه الترعة بجانب عملهم بالقناة البحرية الخاصة([5]).

١ -الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٥، عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٨،١٧.

[٢]- أنجلو سماركو: قناة السويس تاريخها ومشكلاتها، صـ٢٨٢،عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٨٣،الحسيني منسي علي: الشرقية وسنا، صـ٢٤٦.

[٣] - عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١١٦،١١٥، الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٧،٢٤٦.

[٤] -نتالي مونتل: حفر قناة السويس، صـ٤١.

[٥] - انظر نتالي مونتل: حفر قناة السويس، صـ٤١، الحسيني منسي:.الشرقية وسين، صـ٢٤٨، عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١١٦،١١٥، رأفت غنيمي الشيخ: الإسماعيلية بوابة مصر الشرقية، صـ٢٥٩.

وقد ورد أسماء 29فردا من مشايخ البلاد([1]) من جهات منية القمح , والعزيزية ,وزفتى ,وأبو كبير ,وبلبيس وغيرها ,ومن بعض الأسماء المذكورة لشيوخ القرى ,محمد شبار من العدلية ,على زغلول من الجوسق ,إبراهيم نصر من العزيزية ,محمد أبو الزين شيخ الجديدة ,وعيد عاشور من منية القمح وعدد أفراد فرقته ,757 الشيخ البقلى قنديل من عبانه ,أمين يوسف شيخ السواقي , يوسف الغرباوي من عاطور ,عثمان البردامونى شيخ ميت حبيش,ومحمد عبد القدوس شيخ عمرو وعدد أفراد فرقته,132ومحمد فرحات شيخ أبو العيال وعدد أفراد فرقته,210والشيخ أحمد الطنوسى من الدقهلية وكان عدد أفراد فرقته ,151مصطفي هلال من الحمادين ,محمد خليفة من سماكين العرب

السخرة في عملية الحفر

إن ممارسة السخرة ([2]) قديمة ويصعب تحديد تاريخ بدايتها وترتكز في مصر على ضرورة عمل كل الفلاحين مجانا في أعمال تتعلق بري الأراضي ففي كل عام نجد مجموعات هائلة من الفلاحين يتم استدعاؤهم بناء على أوامر الخديوي، وكانوا يجتمعون لصيانة شبكة ضخمة من القنوات والسواقي والأحواض والجسور والخزانات والسدود التي تسمح بتغيير مسار ماء النيل أثناء الفيضانات.
وفي أثناء الحفر في ترعة الماء العذب وقناة السويس كان يقف على العمال المساكين أفراد من الجبابرة الظالمين والكرباج في يده يلهب به ظهورهم تحت أشعة الشمس الحارقة وفي برودة الشتاء القارس([3])، وكان يوقظهم في الصباح مع الفجر بحجة صلاة الصبح ثم يسوقونهم إلى مكان العمل، فكانوا يمرضون ويساقون إلى العمل رغم المرض، ويظل الواحد منهم يضرب بالفأس أو

---

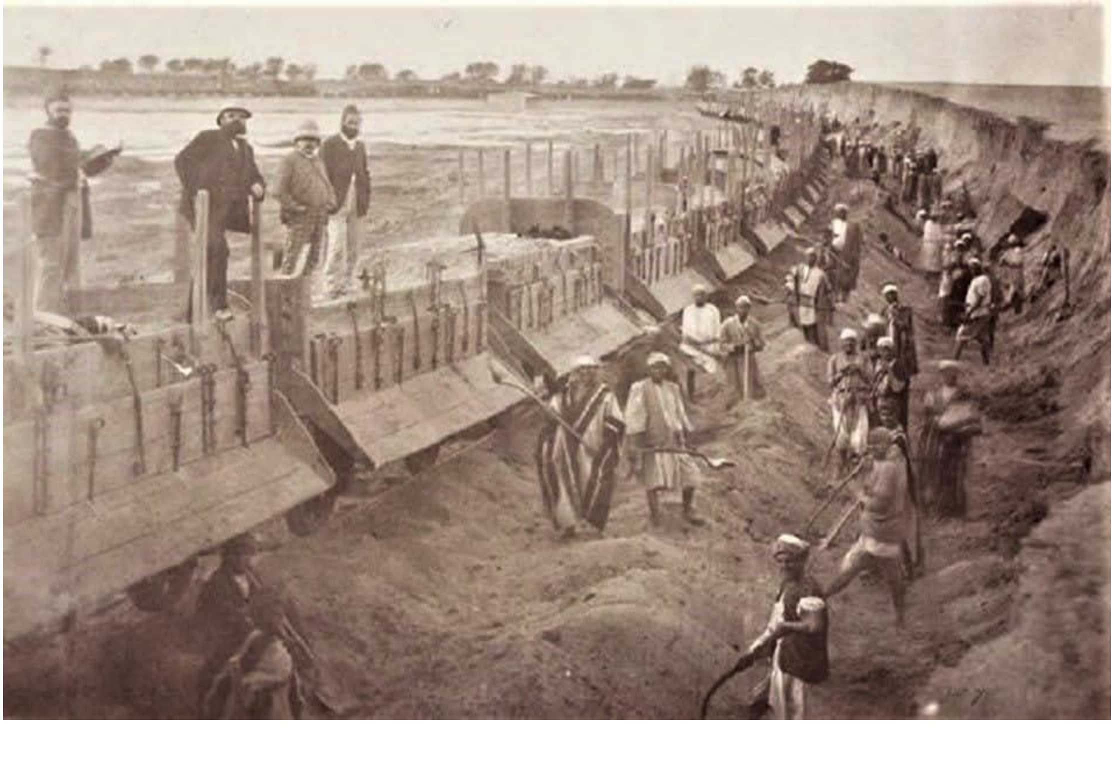
[1] -الحسيني منسي: الشرقية وسنا،، صـ٢٤٦، انظر الملاحق والوثيقة المنشورة في كتاب عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١١٦،
(٢) L'Isthme de Suez العدد ١٢٩ الصادر فى اول نوفمبر ١٨٦١ص ٣٣٩ مجموعة السنة السادسة .

[2] - السخرة: تكليف شخص وقهره على ما لا يريده، وسخره تسخيرًا: أذله وكلفه ما لا يريد وقهره وأجبره على عمل بلا أجرة ولا ثمن. وقد عرفت السخرة في العربية الجنوبية، إذ كانت تلك الحكومات تقوم بإنشاء الأبنية العامة والطرق والجسور والسدود، وبتشييد القصور على طريق "السخرة"، وهي طريقة كانت معروفة في كل أنحاء العالم في ذلك الوقت، وكانت معروفة إلى عهد قريب؛ وذلك بأن تطلب إلى الموظفين وإلى المدن والقرى وسادات القبائل تقديم ما يتمكنون من تقديمه من أتباعهم لتشغيلهم قسرًا بأعمال تريد القيام بها، فيقدم كل منهم ما يتمكن من جمعه، ويساقون سوقًا إلى مكان العمل للعمل هناك حتى ينتهي العمل، (جواد علي: المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، جـ١٤، صـ١٥٧، دار الساقي، الطبعة الرابعة، ١٤٢٢هـ/٢٠٠١م).

[3] -عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٤٨.

يرفع مقطف التراب حتى يسقط مكانه، فإذا مات ووري التراب في أقرب موضع فلم تكن هناك دفاتر تقيد فيها أسماؤهم([1]).





[1] ـ محمد أبو النصر: قناة السويس حقائق وأسرار، صـ٤٩.

والحقيقة أن الشعب المصري لم يذعن لهذا النظام الجائر بل قاومه بكل السبل، فازداد عصيان العمال في ساحات الحفر وساء سلوكهم إزاء الرؤساء الفرنسيين في الشركة، فتعددت حوادث هرب العمال من ساحات الحفر بل من منطقة القناة برمتها فكانت حالات الهروب في أول الأمر حالات فردية ثم تطور الأمر سريعا وأصبح هروب العمال أفواجا في الليالي المظلمة، وكان الرؤساء الفرنسيون يتعرضون لأخطار جسيمة إذا وقفوا في وجه العمال الهاربين الذين كانوا يقذفونهم بقلل الماء، وكان العمال لا يقفون عند هذا الحد فإذا كان الرئيس الفرنسي راكبا جواده كما كان الحال غالبا طرحوه أرضا وأوسعوه ضربا([1]).

وهناك نوعا آخر من السخرة وتسمى السخرة الليلية وهي :تجديد في نظام العمل حيث أن الشركة كانت تعتصر كل ذرة من النشاط في الفلاحين إلى حد أن الذين قدر لهم أن يعودوا إلى بلادهم ويعيشوا بعد تلك المحنة كانوا يظلون أسابيع عديدة عاجزين عن العمل([2]).

السخرة الليلية:

وقد أخذت الشركة بنظام العمل الليلي أو السخرة الليلية قبل أن يأذن سعيد باشا لها بذلك فقد شاهد السائح الفرنسي برشير أنه شاهد مائتين من عمال السخرة يشتغلون ليلا خلال شهر فبراير من سنة1862 م في حفر ترعة الماء العذب، وأن المشاعل كانت تنير ساحات الحفر وتكشف عن جموع العمال الذين يرفعون الرمال ويضعونها في القفف، وأن المشايخ كانوا يصيحون بأعلى أصواتهم يحثون العمال على المضي في أعمالهم([3]).

واستمر عمال السخرة في الليل على ضوء المشاعل التي كانت تضئ مساحات واسعة تمتد مسافة أربعة كيلو مترات، يقول أحد الفرنسيين الموالين للشركة :كان المنظر يثير الروعة في النفوس فهؤلاء الرجال الذين لفحت الشمس المحرقة أجسامهم ثم أضيئت الأنوار الحمراء التي تنبعث من المشاعل وجوههم كانت تعج بهم الصحراء يملؤون القفف بالرمال وهم في قاع القناة، ثم يأتي عمال آخرون يحملون القفف ويفرغونها بعيدا عن مجرى القناة، والعمال إذ يؤدون كل هذه الأعمال ينشدون ويغنون والمشايخ من حولهم يشرفون عليهم ويحولون دون هربهم هربهم([4]).

ثمة شيء آخر فلم يكن الفلاحون مطالبين بأن يقضي كل منهم شهرا أو أكثر في خدمة شركة القناة فحسب، بل كان عليهم أعباء نحو الحكومة أدوها وفق نظام

---

[1] -انظر عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٣٤،١٣٣.

[2] -عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٦١، محمد عبده الرحمن حسن: قناة السويس وسط الصراعات، صـ١٢٠.

[3] -عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٦٠.

[4] -عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٧٨.

السخرة وهي ما نسميها الضرائب التي تؤدي عملا، وتمثلت تلك الأعمال في تقوية جسور النيل وتطهير الترع مثل ترعة المحمودية، وقد سخر سعيد في تطهيرها 115ألف رجل لمدة شهر، وتطهير ترعة الخطاطبة، وبعض الأعمال الخاصة التي نفذها سعيد مستعينا بنظام السخرة، وكان في مقدمة تلك الأعمال استكمال الخط الحديدي الذي يربط العاصمتين فاستكمله من كفر الزيات إلى القاهرة، ومده عبر الصحراء إلى السويس وذلك عدا الخطوط الفرعية الأخرى([1]).

ولقد استغلت الشركة عمال السخرة استغلالا شائنا بعيدا عن الرحمة والشفق في مرتفعات عتبة الجسر ففرضت عليهم أقسى عبء يمكن أن يفكر فيه إنسان متحضر وهو نقل جبل يرتفع 19 مترا عن سطح البحر ويمتد مسافة 14كيلو مترا ثم شق مجرى للقناة البحرية مكانه !! ولم تفكر الشركة في استخدام الآلات الميكانيكية لتكون عونا لأولئك العمال التاعسين، ولكنها اعتمدت على كثرتهم العددية الهائلة، والفؤوس وهي وسيلة بدائية هزيلة، ثم القفف يضعون فيها الأنقاض ثم السياط تهوي على ظهورهم وإلقائهم في سجن عتبة الجسر إلى غير ذلك من ضروب العسف والجور، وقد استغرق العمل في مرتفعات عتبة الجسر وحدها قرابة عشرة أشهر سخر فيه 176780 عاملا .هذا عدا آلاف العمال الذين سخروا في شقها من بور سعيد إلى فردان حيث تبدأ مرتفعات عتبة الجسر من ناحية الشمال([2]).

أهمية ترعة الماء العذب في إتمام مشروع قناة السويس، ودورها في النقل والمواصلات، وتوفير مياه الشرب للعمال.

يجب ألا يغيب عن الذهن أن وجود الماء العذب أدى إلى تحسن الحالة الصحية في جهات البرزخ، وسهل على القسم الطبي مكافحة الأمراض ومواطن القزارة بإقامة المغاسل والحمامات العامة وغيرها لوجود الماء العذب بوفرة، كما وفرت الوقت والجهد والمال للشركة في شحن الآلات وسائر المهمات فبعد أن كانت تأتي عن طريق السكة الحديدية من الإسكندرية أو القاهرة إلى بنها فالزقازيق حيث كانت تفرغ حمولتها وتشحن في قوارب تتسير في ترعة الزقزيق ثم ترعة الوادي ثم الترعة الحلوة التي قامت الشركة بحفرها، وكان من أهمية هذه الترعة أن استقرت أمور النقل، وزادت مقادير الأطعمة التي ترسل للعمال في القناة، وكذلك علف الحيوانات ومهمات الحفر حتى بلغ ما أرسل من تلك الاحتياجات عن طريق ترعة الماء العذب 1200 طن شهريا([3]).

---

[1] عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٣٠٤.

[2] ـعبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٣٤٠.

[3] ـالحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤١.

ولقد تحسنت وسائل المواصلات بين الزقازيق وساحات الحفر إلى حد كبير للغاية على أثر حفر ترعة الماء العذب حتى بحيرة التمساح، فبجانب إنشاء مستودعات مركزية في الزقازيق فقد عمدت الشركة إلى تعيين مندوبين لها في مدن الشرقية الهامة وقراها يشترون ما هي بحاجة إليه من مواد غذاء وأدوات وخصوصا المقاطفف والقفف وغيرها ثم يبعثونها بالطريق المائي عن طريق الزقزيق فالقصاصين فالتمساح، وعلى أثر حفر الترعة أنشأت في الزقازيق مخبزا إذ كان الخبز المجفف الذي تستورده الشركة لتوزيعه على العمال لا يلبث أن يصيبه التعفن سريعا، وعلى أثر ذلك أيضا أفتتح عدة مطاعم ومحال جزارة لبيع اللحوم ومحال بقالة([1]).

في النصف الثاني من عام1856 م اتخذ سعيد باشا التدابير النهائية لحفر ترعة الماء العذب، واستورد من أنجلترا وفرنسا المهمات اللازمة لتنفيذ مشروع الترعة الحلوة، ووضع المهندسون علامات على الأرض لتحديد خط سير الترعة، وكان عدد العمال الذين يعملون وقتئذ أربعمائة عامل ولكن ديليسبس لم يقتنع بهذا العدد وطلب برفعه إلى ألف([2]).

مشكلة مياه الشرب:

كانت الفترة الأولى من 25 إبريل سنة 1859 إلى 23 يناير1861 م أخطر فترة اجتازتها الشركة وتعرضت فيها أرواح العمال والحيوانات على السواء لخطر الموت عطشا، ولقد واجهت الشركة في مشكلة ماء الشرب ونقص كميات الماء وتأخر وصولها للعمال، فأدى ذلك إلى الشروع في حفر قناة صغيرة من القصاصين في مديرية الشرقية إلى بحيرة التمساح([3]) لتكون امتدادا لترعتي الزقازيق والوادي، واللتين كانتا متصلتين بدورهما بالقاهرة عن طريق بحر مويس ([4]) وفرع دمياط([5]) فبدأت أعمال الحفر صباح يوم 19 إبريل من سنة1861 م، وكان من أسباب قلة المياه وفاة الفلاحين حيث إن الفلاحين المصريين كانوا يموتون كالذباب، وقد تعددت هروب الفلاحين حتى لا يدركهم

---

[1] -لحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٣.
[2] -عبد العزيز الشناوي: السخرة، صـ٢٣٨، رأفت غنيمي الشيخ: الإسماعيلية بوابة مصر الشرقية، صـ٢٥٣.
[3] -عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١١٠.
[4] -ببحر مويس: هو بحر قديم من جملة فروع النيل القديمة، (علي باشا مبارك: الخططط التوفيقية، جـ١٩، صـ٥٣، الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤).
[5] - عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١١٠،٣٨.

الموت من قلة الماء، حيث كان الماء يجلب من أماكن بعيدة على ظهور الجمال([1]).

وكانت الجمال تسير في قوافل قوام كل قافلة عدد يتراوح بين عشرة جمال وعشرين جملا ومعها العدد اللازم من الجمالين ورئيسهم الذي يكون في مقدمة القافلة، واستوردت الشركة لهذا الغرض عددا كبيرا من البراميل، واستأجرت عددا ضخما من الجمال قُدِر ما بين 1500 إلى 1600 جملا([2])، ويكفي أن نذكر أن قافلة الجمال كانت تأخذ أربعة أيام في ذهابها من القنطرة إلى مورد الماء وفي عودتها منه، وإذا تأخر وصول القافلة وهو أمر كان يحدث غالبا كان الموت يحصد العمال حصدا([3]).

ومما يدل على عظم تلك المشكلة أنه عند زيارة سعيد باشا الثانية لأماكن الحفر اصطحب معه حاشية كبيرة وقوة من حرسه الخاص بلغ عدد أفرادها ألف نوبي وقوة أخري من الجيش المصري، ولما انتظره ديلسيبس في التل الكبير ليقوم باصطحابه إلى مكان الحفر همس في أُذن أحد رجال الحاشية أنه من الصعب أن يصحب الوالي ذلك العدد الضخم من الحرس وجنود الجيش إلى ساحات الحفر، لأن مشكلة المشكلات التي كانت تواجهها الشركة في الصحراء وقتئذ هي توفير ماء الشرب للعمال، وأن وجود هذا العدد الكثيف من الجنود والمرافقين يزيد المشكلة تفاقما ويؤثر على كميات الماء المحدودة التي تجلبها الشركة على ظهور الجمال من مسافات نائية، وكانت نتيجة هذا النصح أن أنقصت القوة العسكرية المرافقة إلى خمسين جنديا وتخلف الباقون عن مواصلة السفر، ويدل هذا الحادث على أن سعيد باشا كان لا يدرك تماما كيف كانت تسير الأمور في حفر القناة والأخطار التي كانت تحدق بأفراد الشعب المصري المسخرين في حفر القناة([4]).

وفي نفس الوقت سارعت الشركة إلى حفر ترعة الماء العذب وفق التعديل الجديد من القصاصين إلى بحيرة التمساح، فبدأت أعمال الحفر فيها في صباح

---

[1] - علي باشا مبارك: الخطط التوفيقية، جـ١٨، صـ١٣١، نتالي مونتل: حفر قناة السويس، صـ٤٩، الحسيني منسي: الشرقية وسينا صـ٢٣٣، عبد العزيز الشناوي: السخرة ف حفر قناة السويس، صـ٢٣٢،٦٤.

[2] -عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٢٣٢.

[3] - عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٢٣٢.

[4] -عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٢٥،١٢٦، محمد عبد الرحمن حسن: قناة السويس وسط الصراعات، صـ١١٦.

19إبريل سنة1861 م، وفرغت من حفرها في ظهر يوم 23 يناير سنة 1862م، وأعدتها الشركة للملاحة في نفس اليوم، وقد بلغ طولها 34835 مترا، وكانت الترعة تمر بالمحسمة ورمسيس والمخفر والسبع بيار، ولم تبلغ نفيشة إلا في 23 يناير سنة1862 م([1]).

ولقد استطاع إسماعيل بعد توليه بشهرين أن يبرم مع الشركة اتفاقا في 18مارس سنة1863 م انتزع من يدها بموجبه حقا كان فرمان 5 يناير سنة 1856م قد خولها إياه ألا وهو إنشاء الترعة الحلوة وبيع مياهها للفلاحين الذين تلزمهم هذه المياه لري أراضيهم، ولقد أحل إسماعيل للحكومة المصرية محل شركة قناة السويس في القيام بوصل ترعة الماء العذب الذاهبة من الزقازيق إلى بحيرة التمساح فمدينة السويس جنوبا وبور سعيد شرقا وبالنيل عند مصر، وقد منع أيضا نزع ملكية الأهالي اللازمة لحفر مجرى الترعة من مصر إلى الزقازيق، وبهذا الاتفاق أنقذ البلاد من قيد من أخطر القيود التي وردت في الفرمانات السابقة والله وحده يعلم ماذا كان يصيب مصر لو بقيت الشركة مالكة للترعة الحلوة تبيع لأبناء مصر مياه النيل(٢).

ولقد قام إسماعيل أيضا بإلغاء امتلاك الشركة واستغلالها للأراضي اللازمة لإنشاء هذه الترعة من القاهرة حتى اتصالها في الوادي وفي مقابل موافقة الشركة على التعديل تتعهد الحكومة المصرية بأن تنشئ على النيل وصلة لترعة المياه العذبة الخاصة بالشركة([3]).

وفي عهد سعيد سنة1862 م بلغ عدد عمال السخرة الذين اشتغلوا في حفر تلك الترعة من نفيشة إلى مدينة الزقازيق مائة ألف عامل، بلغ طولها حوالي89 ، 730مترا واتساعها 15 كيلو وعمقها مترا ونصف، وقد أقامت الشركة حفلا كبيرا في مدينة السويس بمناسبة إنجاز حفر الترعة الحلوة، ولم

---

[1] -عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٢٤٩، رأفت غنيمي الشيخ: الأسماعيلية بوابة مصر الشرقية، صـ٢٦٤،٢٥٩.

[2] -م محمد فريد بك: تاريخ الدولة العلية العثمانية، صـ٥٧٠، تحقيق إحسان حقي، دار النفائس، بيروت/ لبنان، الطبعة الأولى، ١٤٠١هـ/١٩٨١م.مصطفى الحفناوي: قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، صـ٢٥٦.

[3] -عبد الرحمن الرافعي: عصر إسماعيل، جـ١، صـ٩٥،٩٤، مصطفى الحفناوي: قناة السويس ومشكلاتها، صـ٢٥٨،٢٥٧، محمد فريد بك: تاريخ الدولة العلية العثمانية، صـ٥٧١.

يحضره ديلسيبس بسبب وجوده في باريس.، وقد بلغ عدد العمال الذين سُخروا في حفر تلك الترعة 55893رجلا([1]).

الحالة الصحية:

كانت الصحة جزءا من الاهتمامات الأولية للشركة ويشهد على ذلك وجود الدكتور أوبار روش في بور سعيد في يوم 25 إبريل1859 م وهو يوم بدء العمل الرسمي إذ كلفه رئيس الشركة بتنظيم إدارة صحية في منطقة خليج السويس([2]).

وكانت قد انتسرت الأمراض انتشارا بين العمال المصريين الذين ساهموا في حفر ترعة الماء العذب من القصاصين إلى بحيرة التمساح في الفترة الواقعة بين شهر إبريل سنة1861 م وبين يناير سنة1862 م نتيجة عملهم في رمال الصحراء طوال أشهر الحرارة الشديدة ولذا كان الرمد أكثر الأمراض شيوعا([3])، وانتشرت الدوسنتاريا ثم التهاب الكبد، وقد ظهر وباء الكوليرا الذي تفشى في العمال في صيف1865 م ونشر الذعر مما أدى إلى تعطيل الأعمال، وكانت بداية ظهور في جدة في مايو سنة1865 م وانتشر بسرعة في السويس مع وصول آلاف العمال الحجاج العائدين من مكة، وسرعان ما ظهرت الكوليرا في الإسكندرية ثم بعد قليل في الزقازيق حيث اجتاحها بشدة ([4])، وفرت جموع غفيرة من سكانها وعلى الأخص اليونانيين والإيطاليين إلى الإسماعيلية وغصت بهم الفنادق([5]).

ويجب أن لا يغيب عن الذهن أن وجود الماء العذب أدى إلى تحسن الحالة العامة في جهات البرزخ وسهل على القسم الطبي مكافحة الأمراض ومواطن القزارة بإقامة المغاسل والحمامات، ولقد أنشأ القسم الطبي وحدات صحية في جهات عدة من البرزخ يشرف على كل منها طبيب أو أكثر فضلا عن الصيادلة والممرضين، ويتم استيراد الأدوية من فرنسا، وكانت بور سعيد أول منطقة حظيت بوجود وحدة صحية وعين فيها طبيب سنة1859 م.

---

[1] -عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٣٣٩.

[2] - نتالي مونتل: حفر قناة السويس، صـ٢٠٥.

[3] - نتالي مونتل: حفر قناة السويس، صـ٢١١، الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٠، عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٤٦.

[4] - انظر الملاحق والوثيقة المنشورة في كتاب نتالي مونتل: حفر قناة السويس، صـ٢١١.

[5] -عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٢٧٧.

ولقد زاد القسم الطبي في عدد الموظفين الفنيين في القصاصين والزقازيق لنشاط الحركة التجارية بعد حفر الترعة من وسط الدلتا إلى داخل البرزخ حتى أصبح عددهم طبيبين أوربيين وآخرين مصريين وثلاثة مساعدي أطباء وصيدليا ومساعد صيدلي، وقد أقيم في التل الكبير مستشفى بصفة دائمة، كما شيدت الشركة بجواره مسجدا كانت تنار مئذنته ليلا بمصباح قوي فترشد قوافل الجمال والقادمين ليلا في الصحراء، وأقيم في المستشفى ستون سريرا خصصت عشرة منها للأوربيين وخمسون للمصريين.

هذا وقد أقامت الشركة في الزقازيق عدة مراكز للإسعاف بقصد فحص أي عامل يفد من البرزخ فحصا طبيا دقيقا ضمانا لعم تسريب الأمراض المعدية إلى داخل منطقة حفر القناة، كما قام طبيب الوحدة الصحية في الزقازيق بتطعيم أبناء هذه المدينة مستعينا بالقاضي الشرعي الذي شرح لهم مزايا ذلك التطعيم فأقبلوا على تقديم أولادهم إلى طبيب الشركة([1]).

كانت الشرقية تقوم بتموين العمال المصريين الذين استخدمتهم الشركة في أعمال تنفيذ المشروع، ولقد قامت الشركة بإنشاء إدارة للتموين في يوليو سنة1861 م في مدينة الزقازيق وفرع آخر لها في دمياط، وكانت هذه الإدارة تقوم بتنظيم مشكلة التموين لمنع الاضطرابات وسد احتياجات العمالة من المواد الغذائية وغيرها لتفي بمتطلبات الآلف الذين يعملون في أماكن الحفر، ولقد عمدت الشركة إلى تعيين مندوبين لها في مدن الشرقية وقراها يشترون المواد الغذائية وأدوات الحفر البدائية ثم يبعثون بهذه المشتريات إلى الزقازيق ومنها إلى أماكن الحفر([2]).

وكان للشركة مندوبون في الزقازيق يتولون الإشراف على نقل البضائع من القطارات الحديدية والتي ينتهي سيرها في الزقازيق، ثم إلى السفن النيلية والقوارب أو تخزينها في مخازن بمدينة الزقازيق، وكانت الشركة في سنة 1861م قد أنشأت في مدينة الزقازيق مخبزا، إذ كان الخبز المجفف التي تستورده الشركة لتوزيعه على العمال يصيبه التعفن، وقد صرح الطبيب المشرف على قسم التمساح بأن ظاهرة تفشي الأمراض المعوية بين العمال إلى رداءة الخبز وعدم صلاحيته وكان نجاح ذلك المخبز أكبر مشجع لمقاول الشركة العام على فتح عدة محال في ساحات الحفر يديرها لحسابه الخاص وتبيع المواد

[1] - الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٠.
[2] -الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٢.

الغذائية، فافتتح عدة مطاعم ومحل جزارة لبيع اللحوم ومحل بقالة، وكانت هذه المحال تأخذ حاجتها من مستودعات التموين المركزية في الزقازيق([1]).

وكانت حركة نقل نقل المأكولات الطازجة من الشرقية تضعف إلى حد كبير في أيام خفض منسوب الماء في ترعة الوادي والترعة العذبة فيتعذر على القوارب السير في مياهها والوصول بالأكولات إلى طوسون أو القنطرة وقد حاولت الشركة علاجا لهذه الحال أن تنقل مواد التموين من نقطة وقوف القوارب على ظهور الجمال ويؤدي هذا إلى ضياع كميات كبيرة من الأقوات نتيجة سطو البدو عليها وهي في طريقها إلى تلك الجهة مما جعل تموين العمال أحيانا أمرا صعبا باهظ التكاليف .

النقل والمواصلات:

لا شك بأن مديرية الشرقية بحكم موقعها الجغرافي من ساحات الحفر قد تحملت المتاعب والصعاب في سبيل توصيل المواد الغذائية والمهمات التي يحتاجها العمال من نقل المعدات والآلات والمواد الغذائية التي تسد رمق آلاف العمال المصريين وغيرهم من الجنسيات الأخرى فكانت مديرية الشرقية بمثابة الشريان الحيوي لهذا المشروع الضخم إذ كانت الشركة تشحن الآلات وسائر المهمات عن طريق السكة الحديد من الإسكندرية أو القاهرة إلى بنها ثم الزقازيق حيث كانت تفرغ حمولتها وتشحن في قوارب تسير في ترعة الزقازيق ثم الوادي ثم الترعة الحلوة التي قمت الشركة بحفرها، وفي بعض الأحيان كانت الشركة تقوم بشحن تلك المهمات بطريق الملاحة النهرية إلى الزقازيق ثم تنقل في قوارب صغيرة إلى بحيرة التمساح، وفي عام1861 م عمل الخديوي سعيد([2]) على إنشاء طريق مرصوف لمرور العربات على ضفة قناة الزقازيق بين محطة السكة الحديد المقامة بمدينة الزقازيق وجسر التل الكبير حيث يلتقي بالطريق الصحراوي([3])، وهكذا أصبحت المواصلات المتجهة إلى الخليج سهلة، وذلك حتى إنشاء ترعة الماء العذب، واستفادت الشركة من مد شبكة طرق

---

[1] ـ الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٣، نتالي مونتل: حفر قناة السويس، صـ١٢٨.
[2] ـ الخديوي سَعِيد(١٢٣٧ ـ ١٢٧٩ هـ = ١٨٢٢ ـ ١٨٦٣ م): محمد سعيد (باشا) بن محمد علي الكبير: من ولاة مصر. ولد في الإسكندرية، وتعلم في مدارس القاهرة. وولي مصر بعد وفاة عباس الأول (سنة ١٢٧٠ هـ وزار سورية سنة ١٢٧٦ وبنيت في أيامه مدينة (بور سعيد) فسميت باسمه، و (القلعة السعيدية) عند القناطر الخيرية. ومنع الاتجار بالرقيق سنة ١٢٧٣ وحرر الموجودين منهم بمصر. وفي أيامه بوشر حفر قناة السويس (سنة ١٢٧٦) وتوفي ودفن بالإسكندرية، (الزركلي: الأعلام، جـ١، صـ٣٠٨).
[3] ـنتالي مونتل: حفر قناة السويس، صـ١٧٩.

السكك الحديدية المصرية بفضل قرار إسماعيل باشا في سنة1866 م بإنشاء خط سكة حديد يربط القاهرة بالسويس عن طريق الزقازيق والإسماعيلية([١])، وبدأ في أول يوليو من سنة1868 م فتح الجزء بين الزقازيق والإسماعيلية ووصل الخط إلى السويس بعد شهر ونصف([٢]).

وقد تقدم أحد كبار أصحاب القوارب في الزقازيق إلى الشركة في سنة 1862م يعرض عليها أن يتولى بمفرده كافة عمليات النقل في ترعة الماء العذب من الزقازيق إلى نهاية الترعة عند بحيرة التمساح على أن يخصص لهذا الغرض مائة سفينة متوسطة حمولة كل منها عشرة أطنان وقبلت الشركة هذا العرض، وكان من آثار هذا الاتفاق أن استقرت أمور النقل إلى حد كبير في ترعة الماء العذب وزادت مقادير الأطعمة التي ترسل للعمال([٣])، وكذلك علف الحيوانات ومهمات الحفر حتى بلغ ما أرسل من تلك الحاجات على هذه الترعة 1200طن شهريا.

رأت الشركة في أوائل سنة1861 م تسهيلا للمواصلات بإنشاء طريق بري على طول ترعة الوادي لمرور العربات عليه، وكان ذلك الخط يبدأ من محطة السكة الحديد بالزقازيق وينتهي عند التل الكبير لمرور العربات عليه، وقد أدى ذلك الخط لخدمت جليله للتموين وبخاصة أيام التحاريق وانخفاض منسوب الماء في ترعة الزقازيق حيث كان يتعذر مرور المراكب في الترعة، فكانت الآلات وأدوات الحفر تودع في في مخازن الشركة في الزقازيق حتى يحل موسم الفيضان ويرتفع منسوب الماء في ترعة الوادي، وكان لتراكم المهمات الخاصة بشركة قناة السويس أن عجل في إنجاز ترعة الإسماعيلية([٤]).

---

[١] -علي باشا مبارك: الخطط التوفيقية، جـ١٨، صـ١٣٧.
[٢] - نتالي مونتل: حفر قناة السويس، صـ١٧٩.
[٣] - الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤١.
[٤] -الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٣٧.

أثر مشروع ترعة الماء العذب على مشروع قناة السويس

كانت الحكومة لا تسمح للحجاج بالمسفر إلى السويس وهم في طريقهم إلى الحجاز إلا إذا كان موعد وصول الفوج إلى تلك المدينة يقارب موعد قدوم سفينة تقلهم إلى الحجاز حتى لا تطول إقامة الفوج في السويس ويصعب تزويد أفراده بماء الشرب، وقد رفعت الحكومة هذا الحظر بعد إتمام حفر الترعة الحلوة([١])، وكان من أبرز نتائج إيصال ترعة الماء العذب إلى السويس أن زاد عدد سكانها زيادة كبيرة وسريعة، فبعد أن كان عددهم في عام1864 م يتراوح بين ثلاثة آلاف وأربعة آلاف نسمة إذ به يقفز إلى أكثر من عشرين ألفا في سنة1868 م، ويصل ففي العام التالي1869 م إلى خمسة وعشرون ألفا([٢]).

بدأت في مصر أعمال حفر قناة السويس في سنة1859 م الموافق رمضان من سنة1275 هـ وهي القناة التي تربط بين البحرين الأبيض والأحمر، واستمر الحفر في القناة لمدة 10 سنوات ونصف، وقد شارك فيها آلاف مؤلفة من أبناء مصر من الفلاحين، وبلغ طولها آنذاك 162,5 كم، وافتتحت للملاحة في 19 من نوفمبر1869 م([٣])، وكان من أثر إتمام مشوع ترعة الماء العذب أن ربطت ترعة الماء العذب مدينة الإسماعيلية بشرق الدلتا ونشطت عملية التعمير وتزايدت كثافتها السكانية مع تواصل استصلاح الأراضي الصحراوية، ولقد جلبت ترعة الماء العذب الحياة والحركة إلى منطقة صحراوية جرداء، ولم يفت حدث الانتهاء من حفر الترعة أن قام سعيد باشا حاكم مصر برحلة إلى الإسماعيلية عن طريق ترعة الماء العذب([٤]).

ومنذ شهر يناير سنة1862 م ازدادت أهمية الزقازيق إلى حد بعيد لأن الشركة كانت قد أنجزت حفر ترعة الماء العذب من قرية القصاصين إلى نفيشة وأعدتها للملاحة في نفس ذلك اليوم، ووجد بذلك شريان مائي متصل يربط الزقازيق بساحات الحفر في منطقة القناة، وأصبح يمر بالزقازيق في طريقهم

---

[١] -عبد العزيز الشناوي: السخرة، صـ٢٥٨.
[٢] -عبد العزيز الشناوي: السخرة، صـ٢٥٩.
[٣] -انظر علي باشا مبارك: الخطط التوفيقية، جـ١٨، صـ١٣٧، أنجلو سماركو: قناة السويس تاريخها ومشكلاتها، صـ٤١١ وما بعدها، محمد عبد الرحمن حسن: قناة السويس وسط الصراعات المختلفة وأثرها على أمن المنطقة،، صـ١٢٩، وزارة الدفاع، هيئة البحوث العسكرية، ١٩٨٢٢م.
[٤] - رأفت غنيمي الشيخ: الإسماعيلية، صـ٢٦١.

إلى ساحات الحفر سفراء الدول وقناصلها وأمراء أوربا والشخصيات البارزة([1])

ولقد كان من آثار حفر ترعة الماء العذب أن استقرت الأمور إلى حد كبير بالنسبة للعمال من مأكل ومشرب وغير ذلك ،ولقد أخذ الأهالي مع مراحل شق الترعة العذبة تتوطن على ضفافها لزراعة الأماكن المحيطة بها، ولقد ساعدت أنواع التربة مع مورد المياه من ترعة الماء العذب على زراعة المحاصيل الزراعية التي
تلائم التربة أمثال السمسم والفول السوداني وأنواع الفاكهة كالمنجو والبطيخ والشمام وزراعة محصولات كالقطن والقمح والذرة([2])، ولقد كانت المساحات المنزرعة شرق الترعة الإسماعيلية قليلة وصغيرة ولكنها أخذت في النمو التدريجي، وأكبر هذه المساحات تفتيش الوادي التابع لوزارة الأوقاف ومساحته خمسة عشر ألف فدان، ثم تفتيش جلالة الملك بأنشاص ومساحته أربعة آلاف فدان أصبحت من صحراء جرداء إلى حدائق مثمرة بها أنواع الموالح المختلفة، كما توجد بساتين بركات التي توسعت مساحتها تدريجيا([3]).
الجمال إلى مسافات بعيدة حيث كان يشتغل العمال([4]).

دور مدن المديرية وقراها في عملية الحفر.

ليس هناك من دليل أقوى من توقيع مشايخ بلاد مديرية الشرقية لديليسبس على عريضةيقرون فيها بحسن معاملة الفلاحين الذين يعملون في مشروع الحفر.

كانت عملية تسليم عمال السخرة بواسطة موظفي الحكومة وتسلمهم بمعرفة مندوبي شركة القناة تتم في أول الأمر بمنطقة الوادي بمديرية الشرقية، وقد نجم عن تجمع العمال بكثرة كثيرة في هذه الناحية أن أصيبت مزروعات الوادي بأضرار بالغة فاختيرت أبو حماد بمديرية الشرقية مركزا يتجمع فيه العمال تمهيدا لفرزهم وترحيلهم إلى ساحات الحفر ثم ما لبث أن وقع الاختيار

[1] ـ الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٨.
(٤) L'Isthme de Suez العدد ١٥٨ الصادر فى ١٥ يناير ١٨٦٣ ص ٢١
مجموعة السنة الثامنة. هذا وتجد وصفا لمدينة الزقازيق : شوارعها وميادينها وفنادقها
ومحلا تها العامة فى

[2] ـرأفت غنيمي الشيخ: الإسماعيلية بوابة مصر الشرقية، صـ٢٥٩.
[3] ـالحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٧.
[4] ـعبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١١٠.

على الزقازيق لتكون مركزا لهذه العملية ولك لسهولة المواصلات المائية والحديدية إليها من جهات الدلتا([1]).

وقد بعث نوري مدير الشرقية إلى سعيد باشا تقريرا عن ازدهار الزقازيق قال فيه " إن بندر الزقازيق قد أصبح بلدا عامرا من إقامة كثير من التجار المسلمين والأوربيين فيه، ومن إقامة العمال المشتغلين في حفر قناة السويس والذين يفدون من أقاليم الوجهين القبلي والبحري.

وكان سفر عمال الوجه القبلي يتم في السفر النيلية إلى القاهرة ومنها بالسكة الحديد إلى بنها فالزقازيق، نهاية الخط الحديدي في ذل ك الوقت ومن ثم يساقون زمرا كالأنعام إلى ساحات الحفر في منطقة القناة سيرا على الأقدام تحت الحراسة الشديدة من فرسان" القواصة "أي البوليس، وكانوا يقطعون المسافة الأخيرة في أربعة أيام .أما الرحلة بأكملها لعمال الوجه القبلي فكانت تستغرق وقتا يصل عادة إلى عشرين يوما تبعا لموقع المديرية التي يفدون منها([2]).

وكان عمال الوجه البحري يسافرون إلى الزقازيق إما بالسكة الحديد وإما في السفن النيلية تبعا لموقع المديرية التي يفدون منها واتصالها بالشبكة الحديدية المتواضعة وقتئذ أو عدم اتصالها بها .

دور بدو مديرية الشرقية

لقد كان لبدو مديرية الشرقية دورا مهما في حل بعض المشكلات التي تعرض لها العمال حيث استعانت الشركة بهم لنقل ماء الشرب والأقوات، وعمل البدو أيضا على قيادة قوافل الجمال وإقامة الخيام في مراكز الأبحاث وسط الصحراء وهم بطبيعة الحال يرتادون صحراء مديرية الشرقية وهم أعلم

---

[1] -انظر الملاحق، والوثائق المنشورة في كتاب عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٤٥ ، الحسيني منسي: الشرقية وسينا،، صـ، محمد عبد الرحمن حسن: قناة السويس وسط الصراعات، صـ١١٨.

(٣) محفوظات قصر عابدين : أنظر مكاتبتين الأولى من نقولا فازاروس مفتش عموم السكة والحبل إلى فيض الله نورى مدير الشرقية والثانية من مدير الشرقية إلى المعية السنية . محفظة رقم ٣٠ معية تركى وثيقة رقم ٥٦ ومرفقتها . وأنظر أيضاً خطابا من مدير الشرقية إلى المعية البنية بتاريخ ١١ شوال ١٢٧٩ فى دفتر ٥٣٤

[2] -محمد مصطفى صفوت: إنجلترا وقناة السويس، صـ٣٠.

بالطرق الصحراوية من غيرهم([1])، والذين كانوا ينقلون الماء في براميل على ظهور

دور مدينة الزقازيق في إرسال العمال إلى البرزخ :

لما وقع الاختيار على مدينة الزقازيق كي تكون مركزا لهذه العملية وذلك .لسهولة المواصلات المائية والحديدية إليها من جهات الدلتا، كان متوسط عدد العمال الذين ينقلهم القطار في كل مرة إلى الزقازيق 1500 رجل من عمال السخرة، وكان من نتائج ذلك أن أكسبت الزقازيق أهمية كبيرة وانتعشت الحياة الاقتصادية فيها، ووفد إليها كثيرا من الأهالي والتجار يقيمون فيها محلات تجارية ومستودعات تموينية وأخذوا يترددون بين الزقازيق وبين ساحات الحفر في منطقة القناة، وقد أرسل فيض الله نوري مدير الشرقية إلى سعيد باشا تقريرا عن ازدهار الزقازيق قال فيه :إن بندر الزقازيق قد أصبح بلدا عامرا من إقامة كثير من التجار المسلمين والأوربيين، ومن إقامة العمال المشتغلين في حفر قناة السويس([2]).

وكان لشركة القناة مكتب في الزقازيق يضم مندوبين عنها وعن المقاول العام للشركة، وكانت السلطة المحلية في الزقازيق تخطر المكتب بوصول أفواج عمال السخرة فيخف المندوبون لاستقبالهم ويقفون على عدد إفراد الفوج، ثم يقومون بفرزهم فيستبعدون العمال هذيلي الأجسام ويأخذون الشبان الأقوياء الأصحاء، ويوقعون إقرارا بتسلم أنفار السخرة ويذكرون فيه عدد الأنفار، ثم يرسل الإقرار إلى مدير المديرية التي وفد منها أفراد الفوج، وهكذا شاء تشجيع سعيد باشا للمشروع أن يهبط بالشعب المصري إلى سلع آدمية يتسلمها ويتصرف فيها حفنة من الأجانب المستخدمين في شركة القناة، وكان مكتب الشركة في الزقازيق على علم تام بسير عمليات الحفر وحاجة كل ساحة من ساحات الحفر إلى الأيدي العاملة، فعين مستخدموه لكل شيخ الجهة التي يعمل فيها أفراد فرقته، ثم تصدر الأوامر للفوج باستئناف السفر إلى منطقة القناة سفرا على الأقدام تحت الحراسة الشديدة من قوات البوليس([3]).

أما الآلات وأدوات الحفر وغيرها فكانت تودع مخازن الشركة بالزقازيق حتى يحل موسم فيضان النيل ويرتفع منسوب الماء في ترعة الوادي فتنقل

[1] - انظر عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ٨٩،٦٤.

[2] - انظر الملاحق، والوثيقة المنشورة في كتاب عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٤٦،١٤٥.

[3] -عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١٤٧.

البضائع من مخازنها وتوضع في سفن صغيرة تسير بها إلى أقصى مسافة تستطيع أن تصل إليها في ترعة الوادي، ومن ثم تنقل مرة أخرى على ظهور الجمال أو على عربات تسير على الطريق البري إلى ساحات الحفر ، وكان تراكم هذه المهمات بكميات هائلة في الزقازيق، وعلى مسافة بعيدة من ساحات الحفر في انتظار ارتفاع منسوب الماء في ترعة الوادي سببا قويا في دفع الشركة إلى تكريس جهود صادقة للإسراع في إنجاز ترعة الماء العذب([١]).

أبو حماد:

كانت عملية تسليم عمال السخرة بواسطة موظفي الحكومة وتسلمهم بمعرفة مندوبي الشركة في منطقة الوادي بمديرية الشرقية، ولما نجم عن ذلك أن أصيبت مزروعات الوادي بأضرار بالغة فاختيرت أبو حماد بمديرية الشرقية مركزا يتجمع فيه العمال تمهيدا لترحيلهم إلى ساحات الحفر ثم ما لبث أن وقع الاختيار على مدينة الزقازيق .

بلبيس :

لقد تحمل أهالي بلبيس العناء مثلهم في ذلك مثل أشقائهم في باقي مدن المديرية والدليل على ذلك ورود ذكر بعض عمد ومشايخ قري بلبيس في الوثيقة الصادرة في أول نوفمبر سنة1861 م تتضمن بعض عمد ومشايخ قري بلبيس الذين وقعوا لديلسيبس بأن عمال قراهم يتمتعون بقدر كبير من الراحة والرفاهية وهم يمارسون الرياضة ويتوفر عندهم المأكل والمشرب، وهم بذلك قد قلبوا الحقائق لسعيهم لإرضاء الوالي وديلسيبسن ومن المتوقع أن يكون تم ذلك لهم تحت الضغوط التي تعرضوا لها، وكان هذا الإدعاء الظالم لأهالي قري المديرية وغيرهم من مديريات الأقاليم المختلفة في بداية المشروع([٢]).

[١] - الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٣٧ حاشية سفلية.

[٢] -الحسيني منسي: الشرقية وسنا، صـ٢٤٦، انظر الملاحق والوثيقة المنشورة في كتاب عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، صـ١١٦،

أما عن رواج الحالة الاقتصادية فقد كان يفد إلى ساحات الحفر بعض التجار والباعة من مدينة بلبيس وهي بالطبع من أقرب المدن إلى ساحات الحفر([1]).

التل الكبير:

وكان طريق التل الكبير يبدو كأنه مغطى بالآدميين من كثرة عدد عمال السخرة، وفي نفس الوقت يقوم المكتب بإخطار مهندس أول ساحة الحفر التي سيتجه إليها أفراد الفوج، كما يخطر مفتش التموين بوصول الفوج وعدد أفراده .

القصاصين:

وفي أواخر سنة 1861 م أنشأ المقاول سوقا في القصاصين تباع فيه الخضر واللحوم والطيور والبيض وبض الفواكه التي كان يحضرها كثير من أهالي الشرقية والذين أصابوا من هذا العمل أرباحا وفيرة([2]).

[1] -الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٥.
[2] -الحسيني منسي: الشرقية وسينا، صـ٢٤٣.

الخاتمة وأهم النتائج:

إن جاز أن ينسب هذا العمل فينسب إلى أهالي مديرية الشرقية

الملاحق الصور والخرائط والوثائق

الصور

أولا : صور قديمة لبعض المناطق بمركز بلبيس بمديرية الشرقية عام ١٩٠٢م

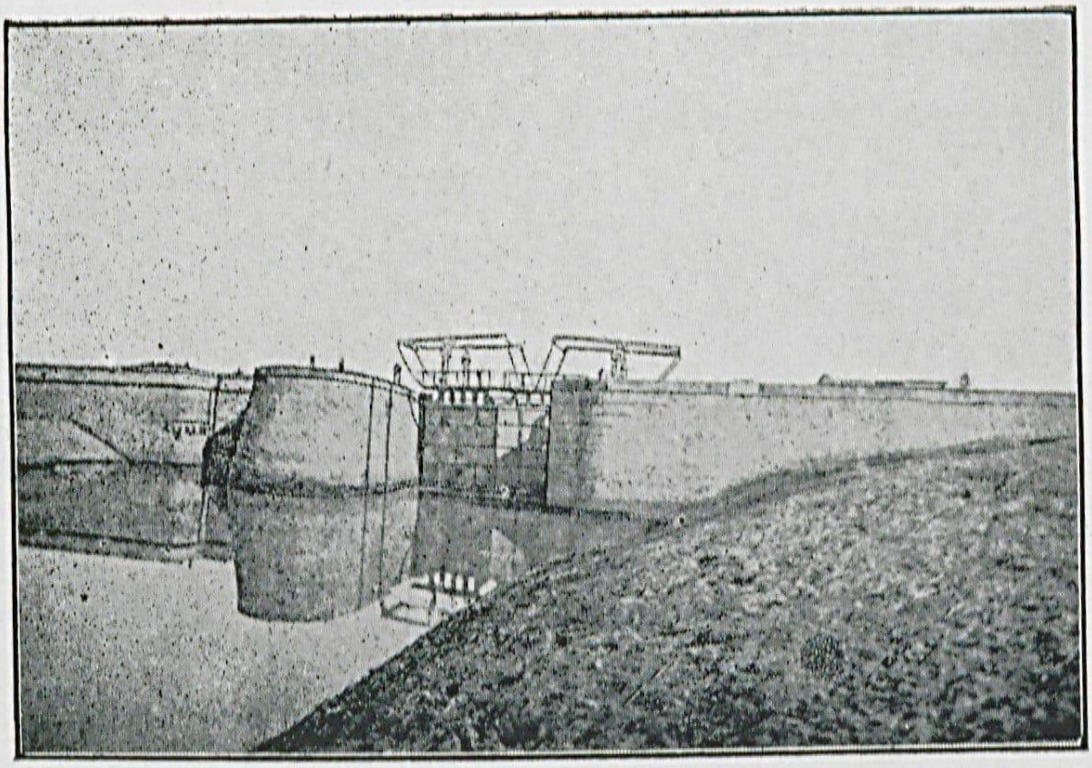
الصور مستخرجة من كتاب

"المجلد الأول من الجغرافية الاقتصادية والإدارية لمصر، مصر. وزارة الأشغال العمومية"

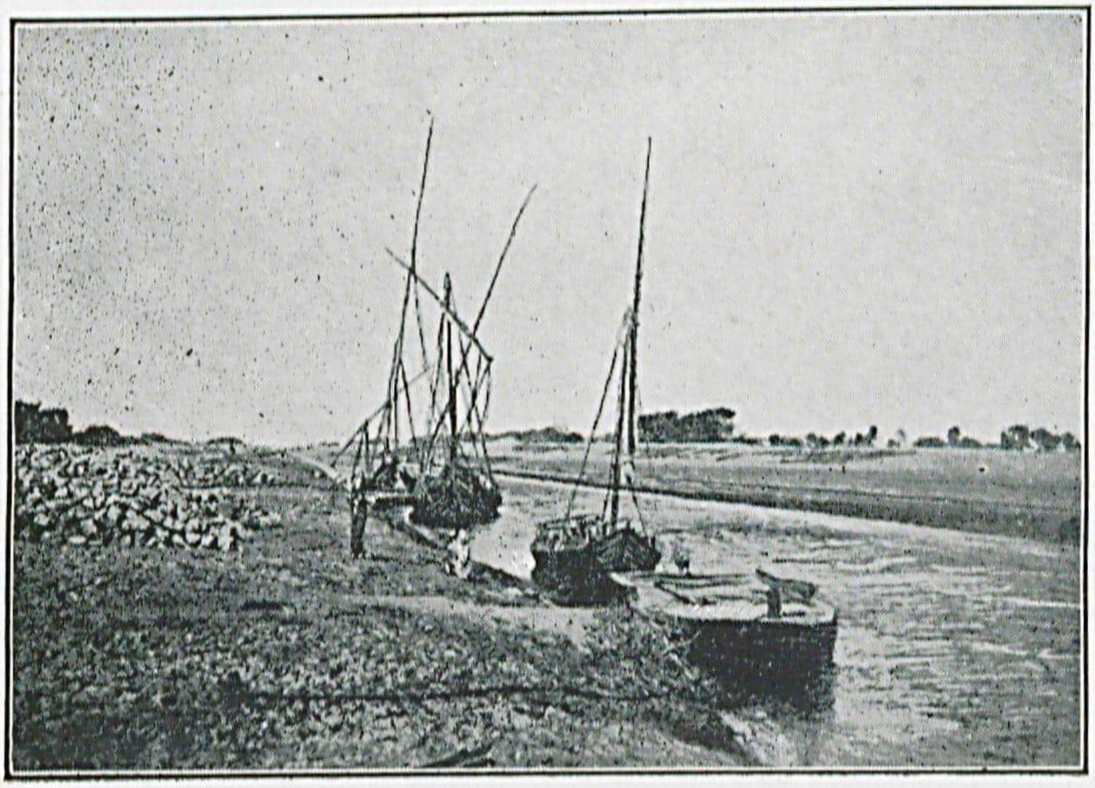
Volume 1 of Géographie économique et administrative de l'Égypte, Egypt. Wizārat al-Ashghāl al-'Umūmīyah

(رابط الكتاب من المكتبة الوطنية الفرنسية)

https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k11657001



BELBEIS.
Pont-écluse sur le canal el Ismaïlieh.
بلبيس — كوبرى وقنطره على ترعة الاسماعيليه



ADLIEH.

Canal el Ismaïlieh.

العدليه ــ ترعة الاسماعيليه

هويس بلبيس اثناء الهدم سنة ١٩٩٨م



قائمة المصادر والمراجع

المصادر

١- ابن عبد الحكم عبد الرحمن بن عبد الله ::فتوح مصر والمغرب، مكتبة الثقافة الدينية،.1415

٢- ياقوت الحموي :معجم البلدان، دار صادر، بيروت1995 م.

٣- المقريزي أحمد بن علي :المواعظ والاعتبار، دار الكتب العلمية، بيروت، الطبعة الثانية1418 هـ، وطبعة مكتبة مدبولي.

٤- ابن شمائل البغدادي :مراصد الاطلاع، دار الجيل، بيروت1412 هـ.

٥- القلقشندي أحمد بن علي :صبح الأعشى في صناعة الإنشاء، دار الكتب العلمية، بيروت /لبنان.

٦- أبو المحاسن بن تغري بردي :النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة، وزارة الثقافة والإرشاد القومي، دار الكتب، مصر .

٧- السيوطي عبد الرحمن بن أبي بكر :حُسن المحاضرة في تاريخ مصر والقاهرة، تحقيق محمد أبو الفضل إبراهيم، دار إحياء الكتب العربية، الطبعة الأولى، القاهرة1387 هـ1967/م.
٨- عبد الرحمن الرافعي :تاريخ الحركة القومية،
٩- عبد الرحمن الرافعي :عصر إسماعيل، الجزء الأول مكتبة الأسرة،2011 م، الجزء الثاني طبعة الهيئة العامة للكتاب، القاهرة2000 م.
١٠-علي باشا مبارك :الخطط التوفيقية، الطبعة الأولى، بولاق.1306
١١-كحالة عمر :معجم المؤلفين، الناشر :مكتبة المثنى - بيروت، دار إحياء التراث العربي بيروت، دار العلم للملايين، الطبعة15 ،2002 م.

المراجع

١٢- نتالي مونتل :حفر قناة السويس المشروع والتنفيذ (1859-1869) دراسة في تاريخ الممارسات التقنية، ترجمة د /عباس أبو غزالة، الهيئة المصرية العامة للكتاب،2015 م.
١٣-أنجلو ساماركو :قناة السويس تاريخها ومشكلاتها، وفقا للوثائق المصرية والأوربية غير المنشورة، ترجمة ولاء عفيفي عبد الصمد وآخرون، مطبعة دار الكتب القومية، الطبعة الأولى2015/1436 هـ

١٤-حسن إبراهيم حسن :تاريخ عمرو بن العاص، القاهرة،1924 م، مطبعة القدس، الطبعة الثانية.
١٥- محمد فتحى الشاعر :الشرقية في عصرى سلاطين الأيوبيين والمماليك

١٦- سعاد ماهر :محافظات ، ترجمه عباس أبو غزالة، الهيئة المصريوة العامة للكتاب2015م الجمهورية العربية المتحدة وآثارها الباقية في العصر الإسلامي، طبعة المجلس الأعلى للشئون الإسلامية، القاهرة1386هـ1966/م.
١٧- رمزي :القاموس الجغرافي للبلاد المصرية القديمة حتى سنة1945 ، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة1994 م.
١٨-جواد علي :المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، دار الساقي، الطبعة الرابعة،1422 هـ2001/م.)
١٩-محمد فبيد بك :تاريخ الدولة العلية العثمانية، تحقيق إحسان حقي، دار النفائس، بيروت/لبنان،1401 هـ1981/م.
٢٠--الحسيني منسي وآخرون :الشرقية وسينا، بحث منشور بمنطقة الزقازيق التعليمي، مطبعة مصطفى البابي الحلبي، القاهرة1368 هـ1949/م.

٢١-جورج حليم كيرلس :قناة السويس من القدم إلى اليوم، دار المعارف.
٢٢-جورج حليم كيرلس :قناة السويس تاريخها وأهميتها، دار المعارف.
٢٣-د /مصطفى الحناوي :قصة قناة السويس، الهيئة العامة لقصور الثقافة، الطبعة الثانية2006 م .
٢٤-محمد أبو النصر وآخرون :قناة السويس حقائق ووثائق، القاهرة1956 م.

٢٥-محمد فريد بك :تاريخ الدولة العلية العثمانية، تحقيق إحسان حقي، دار النفائس، بيروت /لبنان، الطبعة الأولى،1401 هـ1981/م.

٢٦ـمحمد سهيل طقوش :تاريخ الخلفاء الراشدين الفتوحات والإنجازات السياسية، ، دار النفائس، الطبعة الأولى،1424 هـ،2003م.
٢٧- محمد عبد الرحمن حسن سعد :قناة السويس وسط الصراعات المختلفة وأثرها على أمن المنطقة، وزارة الدفاع، هيئة البحوث العسكرية، الفاهرة 1982م.
٢٨ـمحمود صالح منسي :مشروع قناة السويس بين اتباع سان سيمون وفردينال ديليسبس، دار الطباعي العربي، القاهرة.
٢٩ـمحمد طلعت حرب :قناة السويس، مطبعة الجريدة،1328هـ1910/م.
٣٠- محمد السيد سليم :تأمين شركة قناة السويس دراسة في عملية اتخاذ القرار، دار الفجر، القاهرة2002 م.
٣١ـد /مصطفى الحفناوي :قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، مكتبة الأنجلو المصرية، ط2، القاهرة1956 م.
٣٢ـد /رأفت غنيمي الشيخ وآخرون :الإسماعيلية بوابة مصر الشرقية، الفجر للطباعة والنشر، الطبعة الاولى،1990 م.
٣٣- لورا لونج :ديليسبس وقناة السويس عبق رية الإنسان والتاريخ، ترجمة محمد فريد حجاب، المركز القومي للترجمة، الاطبعة الأولى2010 م.
٣٤ـمحمد مصطفى صفوت :إنجلترا وقناة السويس1854/1951 ، مطابع رمسيس، الإسكندرية1972 م -.
٣٥-- محمد رمزي :القاموس الجغرافي للبلاد المصرية القديمة حتى سنة 1945، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة1994 م
٣٦ـالمعجم الوسيط :،،،جـ1، صـ421، مجمع اللغة العربية بالقاهرة، إبراهيم مصطفي / أحمد الزيات / حامد عبد القادر / محمد النجار :الناشر :دار الدعوة.
٣٧ـحسن محمد حسون :بلبيس مدينة وتاريخ، الأجيال المصرية،2012 م.
٣٨ـرأفت غنيمي الشيخ :الإسماعيلية بوابة مصر الشرقية، الفجر للطباعة والنشر، ط1 1990م.
٣٩- محمد نبيل:قناة السويس تاريخ مستقبل وطن، دار النيل للطباعة والنشر، القاهرة2017 م.

٤٠- تاريخ الدولة العلية العثمانية
المؤلف :محمد فريد) بك (ابن أحمد فريد) باشا (، المحامي) المتوفى1338 :هـ(
المحقق :إحسان حقي
الناشر :دار النفائس، بيروت - لبنان

تم بحمدالله

حسن محمد حسونه

عضو الجمعية المصرية للدراسات التاريخية

عضو إتحاد كتاب مصر

